

JOURNAL OFFICIEL

DES

COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

4 JANVIER 1966

ÉDITION DE LANGUE FRANÇAISE

9^e ANNÉE N° 2

SOMMAIRE

PARLEMENT EUROPÉEN

QUESTIONS ÉCRITES AVEC RÉPONSES

N° 61 de M. Troclet à la Commission de la C.E.E.

Objet : Charte sociale européenne 17/66

N° 62 de M. Troclet à la Commission de la C.E.E.

Objet : Directive du Conseil de la C.E.E. relative aux modalités des mesures transitoires dans le domaine des activités du commerce de gros et des activités d'intermédiaires du commerce, de l'industrie et de l'artisanat 18/66

N° 63 de M. Vredeling à la Commission de la C.E.E.

Objet : Rôle de la C.E.E. dans la conférence des Nations unies sur le commerce et le développement (U.N.C.T.A.D.) 19/66

N° 67 de M. Müller-Hermann à la Commission de la C.E.E.

Objet : Harmonisation des conditions de travail et des dispositions en matière sociale dans les transports routiers et, plus spécialement, des dispositions concernant la composition des équipages 20/66

QUESTIONS ÉCRITES SANS RÉPONSE

N° 47 de M. Vredeling au Conseil de la C.E.E.

Objet : Décision du Conseil du 15 décembre 1964 21/66

COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE DU CHARBON ET DE L'ACIER

HAUTE AUTORITÉ

INFORMATIONS

Communication de la Haute Autorité — Transports ferroviaires de produits sidérurgiques effectués par les chemins de fer italiens de l'État aux prix et conditions de conventions tarifaires non publiées 22/66

PARLEMENT EUROPÉEN

QUESTIONS ÉCRITES AVEC RÉPONSES

QUESTION ÉCRITE N° 61

de M. Troclet

à la Commission de la Communauté économique européenne

(9 novembre 1965)

Objet: Charte sociale européenne

1. La république fédérale d'Allemagne étant, des six États de la Communauté, le seul qui ait ratifié la charte sociale européenne, la Commission de la C.E.E. a-t-elle poursuivi ses instances et insistances, depuis ma question précédente à ce sujet, auprès des autres États en raison de l'intérêt de constituer progressivement entre les six un fond de droit commun en matière sociale?
2. Dans le cadre aussi de l'harmonisation ne croit-elle pas qu'elle doit poursuivre avec énergie cet objectif de ratification?
3. Pourrait-elle indiquer l'état de la procédure dans les cinq autres pays?

Réponse

(13 décembre 1965)

Une précédente question sur la charte sociale européenne portant le n° 12 de l'année 1964 présentée par l'honorable parlementaire a fait l'objet d'une réponse de la Commission de la C.E.E. publiée au *Journal officiel des Communautés européennes* n° 88 du 4 juin 1964.

La Commission se réfère à cette réponse pour confirmer l'intérêt qu'elle a marqué et qu'elle continue à porter à la mise en vigueur de la

charte et à sa ratification par les États membres. La Commission rappelle que depuis cette date la ratification de l'Allemagne le 27 janvier 1965, étant le cinquième instrument de ratification, a permis son entrée en vigueur le 26 février 1965. Depuis cette date, l'Italie a ratifié la Charte par la loi n° 929 du 3 juillet 1965.

Plus récemment, la Commission a rappelé aux autres États membres par lettre du 23 juillet 1965

ses interventions précédentes demandant d'accélérer la ratification dans les meilleurs délais du plus grand nombre des dispositions de la charte.

Sans pouvoir préciser les dates auxquelles les procédures de ratification pourront aboutir, la majorité des pays ont fait connaître, en réponse, que les instances nationales compétentes étaient saisies de ce problème et se préoccupaient,

comme la Commission, de lui donner une réponse positive.

Dans ces conditions, il apparaît à la Commission qui est intervenue à plusieurs reprises auprès des États membres, que son action a eu un résultat positif en contribuant à l'entrée en vigueur de la charte sociale européenne.

QUESTION ÉCRITE N° 62

de M. Troclet

à la Commission de la Communauté économique européenne

(9 novembre 1965)

Objet : Directive du Conseil de la C.E.E. relative aux modalités des mesures transitoires dans le domaine des activités du commerce de gros et des activités d'intermédiaires du commerce, de l'industrie et de l'artisanat

gros et des activités d'intermédiaire du commerce, de l'industrie et de l'artisanat ⁽¹⁾.

La directive ne comporte que des obligations de résultat en laissant aux États le soin de déterminer les moyens.

Le « Moniteur belge » du 28 octobre 1965 publie un arrêté royal du 4 octobre 1965 portant des mesures de mise en œuvre de la directive n° 222/64/CEE du Conseil, du 25 février 1964, relative aux modalités des mesures transitoires dans le domaine des activités du commerce de

Peut-on considérer que l'article 3 dudit arrêté royal se borne à déterminer les moyens propres à atteindre le résultat visé par la C.E.E. ou, au contraire, doit-on estimer que cet article dépasse le cadre de simples moyens en déterminant des activités, droit de détermination qui ne relèverait que de la C.E.E. ?

Réponse

(13 décembre 1965)

Par sa question écrite, l'honorable parlementaire a demandé à la Commission si l'article 3 de l'arrêté royal belge « portant des mesures de mise en œuvre de la directive du Conseil de la C.E.E. du 25 février 1964 relative aux modalités des mesures transitoires dans le domaine des activités du commerce de gros et des activités d'intermédiaires du commerce, de l'industrie et de l'artisanat » du 4 octobre 1965 « se borne à déterminer les moyens propres à atteindre le résultat visé par la C.E.E. ou au contraire dépasse le cadre de simples moyens en déterminant des activités, droit de détermination qui ne relèverait que de la C.E.E. ».

La Commission constate que les activités auxquelles l'arrêté royal en question s'applique sont rappelées à son article 2 par un simple renvoi aux directives du Conseil de la C.E.E. du 25 février 1964, n° 223/64/CEE ⁽²⁾ et n° 224/64/CEE ⁽³⁾. Par ailleurs, l'article 3 se limite à indiquer les personnes qui peuvent prétendre à son application. Ces personnes sont précisément celles énumérées, comme bénéficiaires, aux titres I des programmes généraux pour la suppression des

⁽¹⁾ JO n° 56 du 4. 4. 1964, p. 857/64.

⁽²⁾ JO n° 56 du 4. 4. 1964, p. 863/64.

⁽³⁾ JO n° 56 du 4. 4. 1964, p. 869/64.

restrictions à la liberté d'établissement et à la libre prestation des services ⁽¹⁾, rappelés à l'article premier de la directive qui a fait l'objet de la question de l'honorable parlementaire.

La Commission estime dès lors que l'article 3 de l'arrêté royal en question a été adopté en conformité avec l'article 189 alinéa 3 du traité.

QUESTION ÉCRITE N° 63

de M. Vredeling

à la Commission de la Communauté économique européenne

(9 novembre 1965)

Objet: Rôle de la C.E.E. dans la conférence des Nations unies sur le commerce et le développement (U.N.C.T.A.D.)

Le dernier numéro du « Bulletin de la C.E.E. », celui de septembre/octobre 1965, ne fait, lui non plus, aucune allusion à une quelconque activité du Conseil ou de la Commission touchant à la conférence des Nations unies sur le commerce et le développement (U.N.C.T.A.D.). Faut-il en conclure que la C.E.E. estime n'avoir aucun rôle à jouer dans cette conférence ni dans les pourparlers préliminaires ?

La Commission de la C.E.E. aurait-elle, en réalité, pris des initiatives dans ce domaine ?

Réponse

(10 décembre 1965)

Le Conseil du commerce et du développement a tenu sa deuxième session du 24 août au 16 septembre 1965 à Genève et les 25, 26 et 27 octobre 1965 ainsi que le 29 octobre dans l'après-midi à New York. Le Conseil s'est également réuni à New York le 28 octobre 1965 en session extraordinaire qui s'est poursuivie dans la matinée du 29 octobre 1965.

La Commission a jugé préférable d'attendre la fin de cette session pour que les résultats de ses travaux puissent faire l'objet d'une présentation complète dans le « Bulletin de la C.E.E. ». C'est ce qui explique que le numéro de septembre/octobre de ce Bulletin n'a comporté au-

cune mention concernant les travaux dans le cadre de la conférence des Nations unies sur le commerce et le développement.

Par ailleurs, la Commission voudrait rappeler à l'honorable parlementaire qu'elle attache beaucoup d'intérêt aux travaux de cette enceinte internationale et que la Communauté en tant que telle y participe régulièrement en qualité d'observateur.

La Commission continue, dans les domaines qui sont de la compétence de la Communauté, à s'efforcer d'obtenir des États membres des positions communes.

⁽¹⁾ JO n° 2 du 15. 1. 1962, p. 36/62 et 32/62.

QUESTION ÉCRITE N° 67**de M. Müller-Hermann****à la Commission de la Communauté économique européenne***(19 novembre 1965)*

Objet : Harmonisation des conditions de travail et des dispositions en matière sociale dans les transports routiers et, plus spécialement, des dispositions concernant la composition des équipages

Le 13 mai 1965, le Conseil a arrêté une décision relative à l'harmonisation de certaines dispositions ayant une incidence sur la concurrence dans le domaine des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable ⁽¹⁾.

L'article 11 de cette décision est conçu comme suit :

« A partir du 1^{er} janvier 1967, il sera procédé à l'unification des dispositions concernant la composition des équipages dans chaque mode de transport sur la base de normes communautaires.

Cette unification devra être réalisée au plus tard le 31 décembre 1968. »

1. Est-il exact que l'on prévoit d'arrêter, sur la base de cette décision, des dispositions imposant la présence d'un équipage de deux hommes à bord de tout train routier d'un poids total admissible de plus de 15 tonnes dont la remorque a un poids total admissible supérieur à

5 tonnes, et que les véhicules à semi-remorque seraient également soumis à cette réglementation ?

2. Quelles sont les raisons de sécurité qui commandent que lesdits véhicules soient systématiquement dotés d'un équipage de deux hommes ? La sécurité n'est-elle pas suffisamment assurée du fait que la loi fixe la durée maximum de conduite des conducteurs et que dans ces conditions, pour les transports à longue distance, l'équipage est déjà nécessairement composé de deux hommes ?

3. La Commission pense-t-elle que les entreprises de transport pourront pallier la pénurie de personnel dont souffrent déjà les transports routiers, pénurie que ne manquera pas d'aggraver sensiblement l'obligation de doter les véhicules d'un équipage de deux hommes ?

4. La Commission a-t-elle étudié les répercussions financières que la généralisation des équipages de deux hommes ne manquera pas d'avoir sur les entreprises ? Il faut signaler à ce propos qu'une réglementation de ce genre pourrait créer une situation identique à celle des États-Unis où, par exemple, les tracteurs Diesel doivent obligatoirement avoir un chauffeur.

Réponse*(17 décembre 1965)*

La Commission est actuellement en train d'élaborer une proposition de règlement du Conseil pour la mise en œuvre de la décision du Conseil du 13 mai 1965 relative à l'harmonisation de certaines dispositions ayant une incidence sur la concurrence dans le domaine des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable, et notamment de l'article 11 de cette décision visant l'unification des dispositions concernant la composition des équipages dans les transports routiers.

Dans le cadre de ces travaux, la Commission a consulté les experts gouvernementaux et les représentants des organisations des employeurs et des travailleurs des transports routiers.

Conformément à l'article 75 du traité, le Parlement européen sera consulté sur la proposition de règlement dont la Commission saisira prochainement le Conseil.

⁽¹⁾ JO n° 88 du 24. 5. 1965, p. 1500/65.

QUESTIONS ÉCRITES SANS RÉPONSE

QUESTION ÉCRITE N° 47

de M. Vredeling

au Conseil de la Communauté économique européenne

(14 septembre 1965)

Objet: Décision du Conseil du 15 décembre 1964

1. Le Conseil peut-il faire savoir pourquoi sa décision du 15 décembre 1964, alors qu'elle a fait l'objet d'un communiqué de presse (doc. 1701/64 AG 512 du 15 décembre 1964), n'a pas encore été publiée au *Journal officiel des Communautés européennes*?

2. Le Conseil partage-t-il l'avis de la Commission de la C.E.E. selon lequel « les actes des institutions de la Communauté dont la publication n'est pas expressément prévue par le traité, et notamment les décisions — le terme « décision » est utilisé dans son sens le plus large — dans le domaine de la politique agricole commune devraient, en principe, être publiés au *Journal officiel des Communautés européennes*? » ⁽¹⁾

3. Le Conseil est-il conscient du fait que, selon l'arrêt de la Cour de justice dans les affaires jointes 90 et 91-63 ⁽²⁾ (recours introduits par la Commission contre le grand-duché de Luxembourg et le royaume de Belgique) un acte du Conseil, adopté sous une dénomination et sous une forme autres que celles définies par le traité, n'a pas force obligatoire dans l'ordre juridique de la Communauté?

Aucune réponse à cette question n'a été donnée dans le délai prévu à l'article 44 paragraphe 3 du règlement du Parlement européen.

⁽¹⁾ JO n° 45 du 19. 3. 1965, p. 678/65.

⁽²⁾ JO n° 162 du 7. 11. 1963, p. 2693/63 et 2694/63.

COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE DU CHARBON ET DE L'ACIER

HAUTE AUTORITÉ

INFORMATIONS

COMMUNICATION DE LA HAUTE AUTORITÉ

Transports ferroviaires de produits sidérurgiques effectués par les chemins de fer italiens de l'État aux prix et conditions de conventions tarifaires non publiées

Les chemins de fer italiens de l'État appliquent, pour certains transports de produits sidérurgiques effectués en trafic intérieur, des prix et conditions dérogeant aux tarifs publiés.

Dans le cadre des modalités de publicité adoptées par le gouvernement italien en vue de l'exécution des dispositions du traité instituant la C.E.C.A. rappelées dans la recommandation n° 1-61 de la Haute Autorité ⁽¹⁾, celle-ci publie ci-après la liste des relations de trafic sur lesquelles des transports de produits sidérurgiques sont effectués aux prix et conditions des conventions précitées.

Les informations relatives aux prix et conditions de ces transports peuvent être obtenues sur demande par les participants au marché commun (producteurs, négociants et acheteurs) dans la mesure où elles sont nécessaires à leur participation au fonctionnement du marché commun.

Les demandes d'informations doivent être adressées à la

Haute Autorité de la Communauté européenne du charbon et de l'acier, direction des transports, 29 rue Aldringer, Luxembourg (Telex n° 423, 446).

⁽¹⁾ Recommandation n° 1-61 du 1^{er} mars 1961 aux gouvernements des États membres, relative à la publication ou à la communication des barèmes, prix et dispositions tarifaires appliqués aux transports de charbon et d'acier (*Journal officiel des Communautés européennes* n° 18 du 9. 3. 1961, p. 469/61).

Transports de produits sidérurgiques

(Fonte et acier bruts, demi-produits, produits particuliers et produits finis) (*)

Groupe	Gares expéditrices	Gares destinataires
A (⁽¹⁾) (⁽³⁾)	Villadossola	Alessandria, Aosta, Ardenno Masino, Bergamo, Brescia, Busto Arsizio, Bruzolo di Susa, Calusco d'Adda, Carrara Avenza, Carra S. Martino, Civitavecchia, Collegno, Crema, Forlì, Genova, Imperia, La Spezia, Luino, Milano, Modugno, Palazzolo sull'Oglio, Pavia, Pont Saint Martin, Rovato (transito), Salerno, Savona, Schio, Sesto S. Giovanni, Settimo, Susa, Venezia, Villafranca Tirrena.
B	Brescia, Genova, Livorno, Napoli, Nasisi, Novi Ligure, Portovecchio di Piombino, Terni, Torre Annunziata, S. Giovanni Valdarno, Savona, Sesto S. Giovanni, Taranto, Trieste, Venezia	Agrigento, Catania, Gela, Messina, Palermo, Priolo Melilli, Siracusa, Trapani, Porto Empedocle.
C (⁽¹⁾) (⁽³⁾)	Crema	Genova, Venezia, Bolzano, Trento, Mori, Cremona, Milano, Sesto S. Giovanni, Rovereto, Castelfranco Veneto, Rho, Bassano del Grappa, Cittadella, Belluno, Treviso, Feltre, Montebelluna, Alessandria, Castellammare di Stabia, Salerno, Napoli.
D (⁽¹⁾)	Dervio, Gardone Val Trompia (transito Brescia)	Milano, Sesto S. Giovanni.
E (⁽¹⁾)	Napoli	Sesto S. Giovanni, Bari, Reggio Calabria.
F (⁽¹⁾) (⁽³⁾)	Verona	— Domodossola, Genova, Novi Ligure, Savona, Trento, Varzo, Venezia ; — Gares situées sur les lignes suivantes : Bologna—Firenze—Napoli; Milano—Como; Bologna—Ancona—Roma; Ancona—Bari; La Spezia—Pisa—Livorno—Portovecchio di Piombino—Roma; Milano—Torino; Chivasso—Pré Saint-Didier; Bergamo—Lecco; Castelfranco Veneto—Treviso—Udine—Gorizia—Trieste; Milano—Gallarate—Varese; Crema—Cremona—Parma—La Spezia.
G (⁽¹⁾) (⁽³⁾)	Bolzano	— Colleferro Segni, Castellammare di Stabia, Pozzuoli Solfatara; — Gares du Piémont et de la Lombardie.
H (⁽¹⁾) (⁽³⁾)	Domodossola, Varzo	Gares situées sur les lignes suivantes: Milano—Torino; Torino—Cuneo; Chivasso—Pré Saint-Didier; Milano—Pavia—Genova; Genova—Sestri Levante; Alessandria—Acqui; Acqui—Savona; Venezia—Udine—Trieste; Lecco—Bergamo—Rovato; Rovato—Verona; Verona—Bolzano; Milano—Bologna—Roma—Napoli; Milano—Sesto S. Giovanni—Como; Mortara—Casale Monferrato—Asti; Alessandria—Asti; Crema—Cremona—Parma—La Spezia; La Spezia—Pisa—Livorno—Portovecchio di Piombino—Roma; Alessandria—Novi Ligure.

(*) Les marchandises relevant de ces catégories sont désignées dans la Nomenclature uniforme des transports (Journal officiel des Communautés européennes n° 28 du 29. 4. 1960, p. 724/60).

Groupe	Gares expéditrices	Gares destinataires
I	Lecco	Bari, Brescia, Napoli.
L (⁽¹⁾) (⁽²⁾)	Ancona, Aosta, Arquata Scrivia, Bari, Bergamo (loco e transito), Bologna, Bolzano, Brescia (loco e transito), Busto Arsizio, Catanzaro, Civitavecchia, Cogoleto, Domodossola, Firenze, Genova, La Spezia, Lecco, Livorno, Massa Z. I., Milano (loco e transito), Napoli, Nasisi, Novi Ligure, Ovada, Padova, Paratico Sarnico (transito), Pavia, Pescara, Pont Saint Martin, Portovecchio di Piombino, Roma, Rovato (transito), S. Giovanni Valdarno, Savona, Sesto S. Giovanni, Settimo, Taranto, Terni, Torino, Torre Annunziata, Trieste, Udine, Vado Ligure, Varzo, Verdello, Venezia, Villadossola.	— Gares indiquées ci-contre dans la colonne « Gares expéditrices » ; — Gares du Piémont et de la Lombardie ; — Avellino, Avezzano, Benevento, Bassano del Grappa, Castelfranco Veneto, Cittadella, L'Aquila, Legnano, Montebelluna, Nogara, Potenza, Ravenna, Rieti, S. Vito al Tagliamento, Schio, Siena, Tivoli, Vicenza, Viterbo, Vittorio Veneto.
M (⁽¹⁾) (⁽²⁾)	Bologna, Brescia, Bussoleno, Ceriano Laghetto, Legnano, Magliana Crava Morozzo, Meda (Raccordi officine Bossi), Milano (loco e transito), Novi Ligure, Sesto S. Giovanni, Stamperia Omegna Ferriera, Torino, Trino Vercellese, Venezia, Verdello, Villadossola.	— Gares indiquées ci-contre dans la colonne « Gares expéditrices » ; — Gares situées sur les lignes suivantes : Domodossola—Primosello—Borgomanero—Novara—Alessandria—Savona; Primosello—Arona—Novara, Borgomanero—Chivasso—Aosta; Chivasso—Torino—Modane; Santhià—Milano; Arona—Milano—Verona—Venezia—Trieste; Arona—Santhià; Milano—Como—Chiasso; Chivasso—Acqui—Genova; Milano—Pavia—Genova; Codogno—Cremona—Legnago—Monseice; Sesto Calende—Luino; Mortara—Pavia—Casalpusterlengo; Torino—Asti—Alessandria; Torino—Savona; Torino—Limone; Gallarate—Porto Ceresio; Bergamo—Treviglio—Cremona—Fidenza; Milano—Sondrio; Verona—Mantova—Modena; Verona—Fortezza—S. Candido; Venezia—Treviso—Udine—Tarvisio; Udine—Gorizia—Trieste; Ostiglia—Grisignano di Zocco; Vicenza—Treviso—Pinzano—Gemona del Friuli; Milano—Piacenza—Bologna—Bari—Taranto; Bari—Lecce; Verona—Bologna—Roma—Napoli—Reggio Calabria; Firenze—Pisa; Empoli—Asciano—Chianciano; Siena—Montepescali; Fidenza—Sarzana—Livorno—Roma; Campiglia M.—Piombino M.; Brescia—Parma—Fornovo; Ventimiglia—La Spezia—Sarzana; Mortara—Milano; Alessandria—Piacenza; Bologna—Padova—Castelfranco V.—Calalzo P. C.; Falconara M.—Roma; Pescara—Roma; Bologna—Pistoia—Lucca—Viareggio; Ferrara—Ravenna—Rimini; Ravenna—Faenza—Pontassieve; Roma—Frosinone—Caserta—Foggia; Brindisi—Taranto—Battipaglia; Terni—Sulmona—Benevento—Avellino—Gioia del Colle.
N (⁽¹⁾) (⁽²⁾)	Trento	— Domodossola, Varzo, Novi Ligure; — Gares situées sur les lignes suivantes: Verona—Milano—Torino; Verona—Venezia—Treviso—Udine—Trieste; Milano—Sesto S. Giovanni—Como; Verona—Bologna; Bologna—Roma—Napoli; Bassano del Grappa—Cittadella—Padova; Bassano del Grappa—Castelfranco Veneto—Treviso; Cittadella—Castelfranco Veneto—Venezia; Brescia—Parma—La Spezia—Sarzana; Milano—Genova; Torino—Pré Saint-Didier; Sarzana—Portovecchio di Piombino.

Groupe	Gares expéditrices	Gares destinataires
O (¹) (²)	Les gares expéditrices du groupe L	Gares situées sur les lignes suivantes : Merano—Verona; Imperia—Finale Ligure; Arquata—Riva Trigoso; La Spezia—Empoli; Pisa—Civitavecchia; Piacenza—Rimini; Gorizia—Udine—Conegliano—Venezia—Ferrara—Monfalcone; Pesaro—Civitanova—Fabriano; Lucca—Pistoia—Roma—Fiumicino; Perugia—Terni; Sulmona—Pescara; Roma—Napoli; Napoli—Sicignano; Cancellomercato S. S.—Salerno; Cancellomercato—Castellammare di Stabia; Foggia—Lecce; Brindisi—Metaponto; Cosenza—Sibari—Catanzaro; Paola—Reggio C.
P (¹) (³)	Crema	Gares situées sur les lignes suivantes : Vittuone A.—Torino; Piacenza—Bologna; Parabiaco—Domodossola; Pavia—Genova; Carnate—Usmate—Lecco; Piadena—Rovigo—Venezia; Verona—Venezia; Venezia—Trieste; Venezia—Tarvisio; Genova—Imperia—Oneglia e Porto Maurizio; Genova—Pisa; Pisa—Roma; Bologna—Firenze; Firenze—Roma; Bologna—Ancona; Ancona—Bari.
Q (¹) (³)	Calusco d'Adda, Trento	Genova, Lecco, Legnano, Sesto S. Giovanni.
R (¹) (⁴)	Arcore, Bergamo (de Raccordo Falck, Vertova, Zogno), Bolzano, Brescia, Dongo, Milano, Novate Mezzola, Pontremoli, Rezzato (de Vobarno), Rovato, S. Stefano di Magra, Sesto S. Giovanni, Sondrio, Spigno Monferrato.	— Genova, Venezia, Trieste, Napoli, Roma, Castellammare di Stabia, Caserta, Foggia, Bari; — Gares du Piémont et de la Lombardie ; — Gares situées sur les lignes suivantes: Arquata Scrivia—Genova; Genova—Ventimiglia; Genova—Viareggio—Livorno; Livorno—Piombino—Roma; Peschiera—Venezia; Vicenza—Castelfranco Veneto—Trento; Verona—Bolzano; Piacenza—Bologna; Bologna—Firenze—Roma; Roma—Napoli; Bologna—Ancona; Bologna—Padova; Ancona—Roma; La Spezia—Fidenza.
S (¹) (³)	Dervio, Gardone Val Trompia (transito Brescia), Napoli, Milano	— Savona, Genova, Piombino, Portovecchio di Piombino, La Spezia, Livorno, Trieste, Torino, Napoli, Aosta, Domodossola, Venezia, Vado Ligure, Brescia (transito), Lecco, Dervio, Torre Annunziata, Arquata Scrivia, Terni, Santa Severa, Chiavari. — Gares situées sur les lignes suivantes: Torino—Bardonecchia; Firenze—Roma; Bolzano—Verona; Bologna—Imola.
T (¹)	Riva Trigoso, Sestri Levante	Aosta, Brescia, Livorno, Portovecchio di Piombino.
U (¹)	Lecco	Genova, La Spezia, Savona, Venezia.
V	Aosta, Trento, Udine	Lecco.

Groupe	Gares expéditrices	Gares destinataires
Z (¹) (²)	Bolzano	Gares situées sur les lignes suivantes: Arquata Scrivia—Genova; Genova—Ventimiglia; Genova—Viareggio—Livorno; Livorno—Piom- bino—Roma; Roma—Napoli; Trento—Verona; Trento—Castelfranco Veneto—Treviso; Peschiera —Venezia; Venezia—Trieste; Padova—Bologna; Verona—Bologna; Piacenza—Bologna; Bologna— Firenze—Roma; Bologna—Ancona; Ancona— Roma.
X	Lecco	Genova, Savona, Venezia, Trieste.

(1) Les réductions sont également accordées pour les transports effectués sur les mêmes relations de trafic empruntées en sens inverse.

(2) Aucune réduction n'est accordée aux transports dont la distance de taxation est inférieure à 81 km. Par dérogation à cette disposition, les réductions sont cependant accordées pour des transports effectués à courte distance sur les relations de trafic ci-après :

- de Genova à Novi Ligure, Savona et Vado Ligure ;
- de Verdello à Milano, Sesto S. Giovanni et Rovato ;
- de Massa Z.I. à Livorno.

(3) Aucune réduction n'est accordée aux transports dont la distance de taxation est inférieure à 101 km.

(4) Aucune réduction n'est accordée aux transports dont la distance de taxation est inférieure à 81 km.

COMMUNAUTÉ ÉCONOMIQUE EUROPÉENNE

ÉTUDES — SÉRIE «DÉVELOPPEMENT DE L'OUTRE-MER»

8149* — N° 3

1965

**LES CRITÈRES D'APPRÉCIATION DES PROJETS SOUMIS AU FONDS
EUROPÉEN DE DÉVELOPPEMENT**

La Commission de la Communauté économique européenne vient de faire paraître une étude rédigée par la direction du Fonds européen de développement sur les critères adoptés par celui-ci pour apprécier les projets d'investissements dont le financement est demandé à la Commission par les États associés.

Fondée à la fois sur l'expérience acquise pendant les cinq ans d'activité du « premier Fonds » (1958-1963) et l'examen critique des divers critères qui pourraient être utilisés, cette étude touche à une question délicate qu'elle s'efforce de traiter de façon réaliste et sans prétendre innover.

Pour rendre plus aisée aux non spécialistes la lecture de l'étude, celle-ci se compose d'un exposé général des critères possibles et de ceux que le Fonds a choisi d'utiliser, et d'annexes reprenant de façon détaillée les critères proposés par la théorie économique, ceux utilisés par d'autres organismes d'aide et les principaux points sur lesquels le Fonds fait porter son examen des projets d'intervention qui lui sont présentés par les États associés.

Cette étude paraît à l'issue de la première année d'action du « Deuxième Fonds » et à un moment où l'ampleur des moyens financiers mis à la disposition des pays associés par la Communauté rend de plus en plus utile que les services de la Commission fassent connaître leur attitude face aux projets qui leur parviennent toujours plus nombreux et variés.

Cette étude de 56 pages, éditée dans les quatre langues de la Communauté, est en vente, aux prix de FF 5,— ou de FB 50,— aux bureaux de vente et d'abonnements indiqués au dos de la couverture.

1022* — HUITIÈME RAPPORT GÉNÉRAL SUR L'ACTIVITÉ DE LA COMMUNAUTÉ

La Commission de la Communauté économique européenne a fait paraître l'édition imprimée du Huitième Rapport général. Ce document de 443 pages couvre la période de 1^{er} avril 1964 au 31 mars 1965. Il est précédé d'une introduction qui souligne les progrès réalisés durant cette période (politique agricole, dépôt des listes d'exceptions en vue du Kennedy-round, négociations avec les pays tiers, politique de stabilisation etc.) et qui fait également état des difficultés rencontrées, tout en traçant des perspectives d'avenir.

Le Huitième Rapport général comporte sept chapitres :

- la fusion des exécutifs européens ;
- l'établissement du marché commun (« Initiative 64 », démobilitation tarifaire et tarif douanier commun, mesures d'effet équivalent, monopoles d'État) ; la liberté d'établissement et la libre prestation des services nombreuses nouvelles directives en ce domaine) ; la politique commune de concurrence (notamment les décisions concernant les cas particuliers d'ententes) ; le rapprochement des législations (en particulier) plusieurs tableaux exhaustifs faisant le point de l'ensemble des travaux entrepris en cette matière dans tous les domaines couverts par le traité) ; la politique fiscale (proposition modifiée concernant l'harmonisation des taxes sur le chiffre d'affaires) ;
- vers une politique commune : la politique économique et financière, la politique de conjoncture, la politique économique à moyen terme (mise en place et premières orientations), la politique régionale, la politique énergétique, la politique agricole commune (y compris les propositions de la Commission concernant le règlement financier et le projet de ressources propres), la politique commune des transports, la politique sociale, les travaux en vue d'une politique communautaire de l'éducation et de la recherche ;
- les relations extérieurs de la Communauté ; les échanges extérieurs, le Kennedy-round, la politique commerciale commune, les négociations avec des pays tiers (en particulier les négociations avec l'Autriche), la Communauté et les pays en voie de développement ;
- les États africains et malgache associés : mise en place de la convention de Yaoundé, le développement des échanges, la coopération en matière d'information (bourses et stages), le Fonds européen de développement (du premier au second Fonds), la part de la Communauté dans l'ensemble de l'aide mondiale au développement ;
- l'association de la Grèce et de la Turquie ;
- les institutions et organes de la Communauté (les travaux, session par session, des institutions de la Communauté).

Ce rapport est publié dans les quatre langues officielles de la Communauté en français, en allemand, en italien et en anglais.

Prix de vente : FB 75,— ; FF 7,50.

Les commandes doivent être adressées aux bureaux de vente et d'abonnements indiqués à la quatrième page de la couverture.

